

Einschätzung

Auswirkungen des Iran-Konflikts auf die Aluminiumindustrie

Aluminium Deutschland vertritt neben Primäraluminiumproduzenten auch Recycler (Refiner, Remelter), Halbzeughersteller und sonstige Verarbeiter in Deutschland. Für diese Unternehmen ist die sichere und bezahlbare Versorgung mit Primär- und Sekundäraluminium von zentraler Bedeutung.

Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand sind die Auswirkungen auf die deutsche Aluminiumindustrie bereits spürbar, bislang aber vor allem indirekt über Logistik, Energie- und Metallpreise. Mit zunehmender Dauer des Konflikts steigt jedoch das Risiko realer Versorgungsengpässe für Aluminium als strategischen, kritischen und verteidigungsrelevanten Werkstoff.

1. Preisentwicklung / Verfügbarkeit von Vorprodukten / Rohstoffen

Das zentrale Risiko betrifft Primäraluminium aus der Golfregion. Die Region produziert rund 6,8 Mio. Tonnen Primäraluminium pro Jahr und ist damit die größte Exportregion weltweit. Knapp 20 % der EU-Importe von Rohaluminium und rund 14 % der EU-Importe von Aluminiumprodukten entfallen auf die Golfregion. Für Deutschland liegt der Anteil an den Primäraluminiumimporten bei rund 10 %.

Solange die Straße von Hormus gestört bleibt, ist nicht nur der Metallabfluss aus der Region beeinträchtigt, sondern auch die Versorgung der dortigen Hütten mit Vorprodukten, insbesondere Tonerde. Bereits jetzt gibt es erste konkrete Produktionskürzungen. Qatalum in Katar produziert derzeit nur noch mit rund 60 % Kapazität. Aluminium Bahrain (Alba) hat drei Produktionslinien kontrolliert heruntergefahren, was rund 19 % der Kapazität entspricht. Zusätzlich haben Ende März Angriffe in der Golfregion weitere Unsicherheit erzeugt. EGA hat für seinen Standort Al Taweelah signifikante Schäden infolge der Angriffe vom 28. März bestätigt. Das Ausmaß der zusätzlichen Kapazitätsverluste in der Region lässt sich derzeit noch nicht belastbar beziffern. Hält die Störung an oder folgen weitere Angriffe, ist mit weiterer Verknappung und steigenden Beschaffungskosten für Primäraluminium zu rechnen.

Für Europa ist dies besonders kritisch, weil die EU bereits heute mehr als 50 % ihres Primärbedarfs durch Importe deckt. Eine physische Knappheit könnte kurzfristig nicht durch zusätzliche Primärproduktion in Deutschland aufgefangen werden.

Gleichzeitig gewinnt Sekundäraluminium weiter an Bedeutung. Schon heute stammen etwa 40 % des in Europa eingesetzten Aluminiums aus Recyclingprozessen. Allerdings ist auch der Schrottmarkt bereits angespannt. 2024 haben 1,2 Mio. Tonnen Aluminiumschrott die EU verlassen, knapp 80 % davon Richtung Asien. Dadurch können bestehende Recyclingkapazitäten in Deutschland und Europa nicht voll ausgelastet werden, obwohl zusätzliche Recycling- und Umschmelzkapazitäten vorhanden wären.

Die Minderverfügbarkeit von Primärmetall aus der Golfregion dürfte in der EU zu einer zusätzlichen Substitution durch Aluminiumschrott führen. Da die Schrottverfügbarkeit bereits vor dem Krieg sehr angespannt war, dürfte sich die Situation weiter verschärfen. Steigende Aluminiumpreise und Prämien können darüber hinaus in preissensiblen Anwendungen die Substitution von Aluminium beeinflussen, etwa im Automobilbereich zugunsten von Stahl.

Der Konflikt droht diese Lage weiter zu verschärfen. Die USA beziehen rund 20 % ihres Aluminiums aus der Golfregion. Wenn dort weniger Metall verfügbar ist, steigt der Anreiz, verstärkt Aluminiumschrott aus Europa zu beschaffen. Dieser Effekt wird durch die US-Handelspolitik verstärkt. Aluminiumschrotte sind von den Section-232-Zöllen auf Primäraluminium und Halbzeuge in Höhe von 50 % ausgenommen. Bereits vor dem aktuellen Konflikt sind die US-Importe von Aluminiumschrott im Zeitraum Januar bis September 2025 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 30 % gestiegen. Die Preise für Aluminiumschrotte folgen dem Primäraluminiumpreis in der Regel zeitverzögert. Durch die zusätzliche US-Nachfrage nach Schrott infolge der dortigen Handelspolitik wird dieser Preisanstieg zusätzlich verstärkt, was auch europäische Schrotte weiter verteuert.

Zusätzlich zur aktuellen Eskalation im Nahen Osten ergibt sich ein weiterer Belastungsfaktor aus der Stilllegung der Mozal-Aluminiumhütte in Mosambik im März 2026. Mozal verfügt über eine Produktionskapazität von 580.000 Tonnen pro Jahr. Der Wegfall dieser für Europa wichtigen Lieferquelle kann das europäische Angebot weiter verengen und die Prämien zusätzlich erhöhen.

2. Störungen bei Lieferketten / Transport / Logistik

Bereits jetzt sind erhebliche Störungen im Seeverkehr sichtbar. Betroffen sind sowohl Metalllieferungen aus der Golfregion als auch Rohstoffzufuhren zu den dortigen Hütten. Die Folgen sind Verzögerungen, Umroutungen, längere Transitzeiten sowie deutlich höhere Transport-, Versicherungs- und Sicherheitskosten. Reedereien haben auf die Lage bereits mit operativen Einschränkungen, War-Risk-Surcharges und Buchungsrestriktionen reagiert.

Für die deutsche Aluminiumindustrie ist dies deshalb relevant, weil ihre Lieferketten international eng verflochten sind. Auch Unternehmen ohne direkte Beschaffung aus der Golfregion können mittelbar betroffen sein, etwa über spätere Anlieferungen, höhere Logistikkosten, steigende Marktprämien und größere Unsicherheit in der Beschaffungsplanung.

Betroffen sein können darüber hinaus auch Legierungsmetalle wie Magnesium, Silizium und Mangan, falls sich die Transportbedingungen über den Suezkanal zusätzlich verschlechtern. Daraus würden längere Lieferzeiten und höhere Kosten resultieren. Dies zeigt einmal mehr, dass der Verlust europäischer Magnesiumproduktion und die unter Strompreisdruck stehende Siliziumproduktion die Resilienz der europäischen Industrie zusätzlich schwächen.

3. Einschränkung von Kapazitäten

In Deutschland sind uns derzeit keine konfliktbedingten Kapazitätseinschränkungen oder Produktionsdrosselungen bekannt. In der Golfregion gibt es hingegen bereits erste erhebliche Kürzungen.

Besonders kritisch ist, dass ein einmal vollständig heruntergefahrener Aluminiumschmelzer nicht kurzfristig wieder anlaufen kann. Die Wiederinbetriebnahme dauert erfahrungsgemäß sechs bis zwölf Monate. Selbst wenn sich die Lage im Schiffsverkehr also kurzfristig entspannen sollte, könnten die Folgen für den Aluminiummarkt deutlich länger anhalten.

4. Steigende Produktionskosten

Wir sehen derzeit vor allem vier Kostentreiber:

- a. höhere Energiepreise, vor allem bei Gas,
- b. höhere Transport-, Versicherungs- und Sicherheitskosten,
- c. steigende Prämien und Marktpreise für Primäraluminium sowie
- d. zusätzlicher Druck auf die Schrottpreise in Europa.

Die Produktionskosten steigen damit in mehreren Bereichen gleichzeitig und erzeugen kumulative Belastungen für die Branche. Einzelne Unternehmen berichten seit Jahresbeginn von deutlich gestiegenen Gaspreisen, im Einzelfall um bis zu 70 %. Hinzu kommt, dass das hohe LME-Preisniveau die finanztechnische Absicherung erschwert. Einzelne Unternehmen berichten von engeren Limiten der Kreditversicherer, schneller ausgeschöpften Linien und zusätzlichen Sicherheiten. Die höheren Inputkosten können in vielen Bereichen der Aluminium-Wertschöpfungskette nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden. Die Unternehmen sind bei zentralen Vormaterialien und Marktpreisen vielfach Preisnehmer und können Kostensteigerungen daher kaum weiterreichen. Dies führt zu sinkenden Margen und erhöht den Druck auf die Profitabilität.

5. Sinkender Absatz der Produkte durch steigende Preise / wegbrechende Märkte

Ein unmittelbarer Nachfragerückgang im Nahen Osten steht derzeit weniger im Vordergrund als die Verteuerung und Unsicherheit auf der Beschaffungsseite. Bei längerer Konfliktdauer sind jedoch negative Nachfrageeffekte über eine konjunkturelle Abschwächung, Investitionszurückhaltung und eine sinkende Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erwarten.

Hinzu kommt ein zusätzliches Wettbewerbsrisiko über Drittstaaten. Besonders deutlich zeigt sich dies bei Strangpressprodukten. Die Türkei ist der größte Lieferant von Aluminiumhalbzeugen in die EU und deckt mehr als die Hälfte der europäischen Importe von Strangpressprodukten ab. Zugleich bezieht sie einen erheblichen Anteil ihres Aluminiums aus Russland. Wenn sich Aluminium aus der Golfregion weiter verknappt, steigt für die stark importabhängige türkische Aluminiumindustrie der Anreiz, noch stärker auf preisgünstiges russisches Metall zurückzugreifen. Der daraus resultierende Kostenvorteil wirkt unmittelbar auf den Wettbewerb im Binnenmarkt, da europäische Aluminiumverarbeiter diesen

Preisvorteil nicht kompensieren können. Die Strangpressindustrie ist hiervon in besonderem Maße betroffen. Deutsche Anbieter haben hier bereits erhebliche Marktanteile verloren.

6. Gibt es bereits Produktionsstopps, und sind welche zu erwarten?

Für Deutschland sind uns derzeit keine konfliktbedingten Produktionsstopps bekannt. In der Golfregion gibt es jedoch bereits erhebliche Produktionskürzungen. Sollte die Störung der Straße von Hormus andauern, sind weitere Drosselungen und im weiteren Verlauf auch Stillstände zu erwarten, weil die Versorgung der Hütten mit Einsatzstoffen und der Abtransport des Metalls gleichermaßen beeinträchtigt sind. Insbesondere im Extrusionsbereich ist aus Sicht einzelner Unternehmen bei anhaltender Materialknappheit mit temporären Produktionsdrosselungen zu rechnen. Auslöser können eine knappe Verfügbarkeit geeigneter Schrottqualitäten, unzureichende Primärmetallverfügbarkeit oder finanzielle Restriktionen wie engere Limiten der Kreditversicherer sein.

Sollte es zu einer physischen Knappheit auf dem europäischen Markt kommen, könnte diese kurzfristig nicht durch zusätzliche Primärproduktion in Deutschland aufgefangen werden. Für Hüttenkapazitäten, die bereits in der Vergangenheit heruntergefahren oder stillgelegt wurden, sehen Unternehmen angesichts der Energiekosten derzeit keine Perspektive für eine Reaktivierung. Ihr Beitrag zur Versorgungssicherheit fehlt jetzt umso mehr. Eine bessere Verfügbarkeit von Aluminiumschrott in Europa würde helfen, die Lage teilweise abzufedern. Vorausschauende Industriepolitik muss zukünftig sehr viel stärker darauf achten, strategisch wichtige Werkstoffe und deren Schrotte hier in geschlossenen Kreisläufen zu halten. Selbst dann wären jedoch voraussichtlich zusätzliche Aluminiumimporte aus anderen Regionen erforderlich.

Zusammenfassend ist der Iran-Konflikt für die deutsche Aluminiumindustrie derzeit vor allem ein Risiko für Versorgung, Logistik und Kosten. Je länger die Störung der Straße von Hormus andauert, desto größer wird das Risiko einer physischen Verknappung von Primäraluminium in Europa. Zugleich verschärft sich der Druck auf den europäischen Schrottmarkt und auf die Wettbewerbsfähigkeit der Verarbeiter. Die Lage unterstreicht die Notwendigkeit resilienter europäischer Lieferketten sowie einer besseren Verfügbarkeit von Aluminiumschrott in Europa.

Berlin, den 2. April 2026

Nima Nader

Leiter Wirtschafts- und Klimapolitik / Head of Economic and Climate Policy

Telefon: +49 211 4796-290

Mobil: +49 1520 998 64 48

nima.nader@alu-d.de

Aluminium Deutschland e. V.

Unter den Linden 10, 10177 Berlin | Fritz-Vomfelde-Straße 30, 40547 Düsseldorf